

DE PRIJS VAN LAWAAI

Vakantie. Schiphol verwacht deze zomer 13 miljoen passagiers, 1 miljoen meer dan vorig jaar. De kwaliteit van de luchthaven en het uitgebreide netwerk van verbindingen spreekt ons Nederlanders aan. De omwonenden dragen de lasten, in de vorm van geluidsoverlast. Kan dat zo doorgaan?

In 2004 maakten 42,5 miljoen reizigers gebruik van Schiphol (+ 6,5% t.o.v. 2003) en waren er 403.000 vliegbewegingen. Dankzij de liberalisering van de Europese luchtvaartmarkt, en toetreding van *low cost carriers*, groeit de sector als kool, met wel 5% per jaar. Dit betekent een verdubbeling in 14 jaar. De fysieke capaciteit van Schiphol is 600.000 vliegbewegingen per jaar. Bij de huidige groei wordt deze grens al over 8 jaar bereikt.

De luchthaven zit echter in een dwangbuis van veiligheids- en geluidsnormen en komt daarom al eerder in de knel. Vooral het lawaaikorset knelt. De grens bij het huidige kader, 450.000 vliegbewegingen, wordt al in 2008 overschreden. Geen wonder dat deze week zowel Schiphol als de Raad voor Verkeer en Waterstaat ertoe opriep snel meer ruimte te creëren. De wedstrijd tussen economie en milieu moet snel beëindigd worden, met de economie als winnaar.

Schiphol, de vierde luchthaven van Europa, is niet de enige die klem zit. De grootste, Heathrow, kan nauwelijks nog groeien en nummer 3, Frankfurt heeft zijn grenzen al bereikt. Alleen Parijs, nummer 2 en thuishaven van de moeder van KLM, heeft nog ruimte. KLM en Air France zien ongekende mogelijkheden: als Schiphol mag groeien zal hun alliantie (SkyTeam) uiteindelijk de slag van de StarAlliance (Lufthansa) en OneWorld (British Airways) winnen en de wereldmarkt naar zijn hand zetten. Dat betekent nog meer vluchten naar Schiphol en nog meer geluidsoverlast voor de Amsterdammers.

Is dat erg? Sommige economen vinden van niet. Als je last van lawaai hebt, kun je toch verhuizen? Volgens deze redenering zouden huizen in lawaaizones minder waard moeten zijn: als het woonplezier minder is, moet je via de prijs gecompenseerd worden. De Amsterdamse economen Baarsma en Van Praag onderzochten of dit het geval is. Zij vonden voor Amsterdam geen enkele relatie tussen de huizenprijs en de hoeveelheid lawaai ter plekke. Twee mogelijke verklaringen: mensen vinden lawaai niet erg of de economische theorie is fout. Baarsma en Van Praag concluderen het laatste.

Mijn collega's onderzochten vervolgens hoe levensgeluk met lawaai samenhangt. Ze vragen mensen hoe tevreden die zijn met hun leven en ze vergelijken het geluksgevoel van mensen die alleen verschillen in de hoeveelheid lawaai waaraan ze zijn blootgesteld. Het blijkt dat de hoeveelheid lawaai zoals die nu bij Schiphol *gemeten* wordt geen invloed heeft op de tevredenheid, de geluidsoverlast zoals die *ervaren* wordt echter wel. Er zit dus iets mis met het meetsysteem en de daarop gebaseerde grens van 450.000 vliegbewegingen kan niet serieus genomen worden.

Er zit wel meer mis. Het huidige overheidsbeleid is erop gericht de overlast te spreiden: er zijn relatief veel mensen die met redelijk wat lawaai geconfronteerd worden. De marginale ergernis neemt echter af met toenemend lawaai. Veel beter is het daarom de vliegroutes te bundelen zodat minder mensen last hebben, maar een beperkt aantal mensen heel veel. Het kost niet meer dan €60 per maand om een huishouden te compenseren voor een verdubbeling van het lawaai.

Het advies van de Raad om te bundelen is dus terecht. Dan is slechts een paar miljoen per jaar nodig om alle klagers schadeloos te stellen. Met verstandig beleid hoeft het niet meer dan € 1 per passagier te kosten om de klachtenregen over de geluidsoverlast van Schiphol voor eens en voor altijd te doen verstommen.

Eric van Damme

(Hoogleraar economie CentER en directeur TILEC, het Tilburg Center for Law and Economics, Universiteit van Tilburg.)